

2020年8月27日

NEANET・新OOA研究会

日本における

コロナ禍のクルーズ戦略

江戸川大学 崎本 武志

サンタバルカ号ホームページ「船長のブログ」より引用 <http://santa-barca.com/>

崎本武志 自己紹介

- 1967年生—鈴木勝先生が日本交通公社（JTB）に入社された4月に誕生。
- 1990年法政大学法学部政治学科卒、同年(株)日本交通公社（現・JTB）入社。
- 2001年退社後、駿台トラベル&ホテル専門学校入職
- 2007年東洋大学大学院国際地域学研究所修士課程修了
- 2007年よりLEC東京リーガルマインド大学専任講師就任、「サービス産業論」「サービスマネジメント論」「ホスピタリティ・ツーリズム論」などを担当。
- 2012年より大阪観光大学観光学部准教授就任、「旅行企画論」「観光関係法規」「トラベルビジネス論」などを担当。
- 2015年より江戸川大学社会学部現代社会学科准教授、2019年より教授。「観光概論」「鉄道・交通論」などを担当。
- 2016年より東洋大学兼任講師、2019年より同国際観光学部にて「海上交通・クルーズ経営論」を講義。
- 2019年大阪府立大学大学院経済学研究科博士課程修了
- 著書は「現代の観光事業」（共著・ミネルヴァ書房）、「観光交通ビジネス」（共著・成山堂書店）他。

クルーズにおける「価値の再創造」

クルーズは二地点間の移動を行う海運航行業 (Shipping Business) から、

純粹にレジャー・観光を目的とした航海を行う観光客を対象としたホスピタリティ産業 (Hospitality Industry) へと変貌した！

オーシャンライナーとして喪失した価値が観光目的のクルーズで再創造された！

やがてクルーズはエアアンドシー (フライアンドクルーズ) へと発展！

- 寒い気候、荒れた海の航海を避け、燃費の節約をするため、船客をクルーズ船の出る港まで航空機などの交通機関で誘うことが次の段階であった。
- これをきっかけに、船旅に憧れを持った観光客が世界中から集まった！
- 特に多かったのがバブル期の日本人客！

近代クルーズはホスピタリティ・ビジネス！

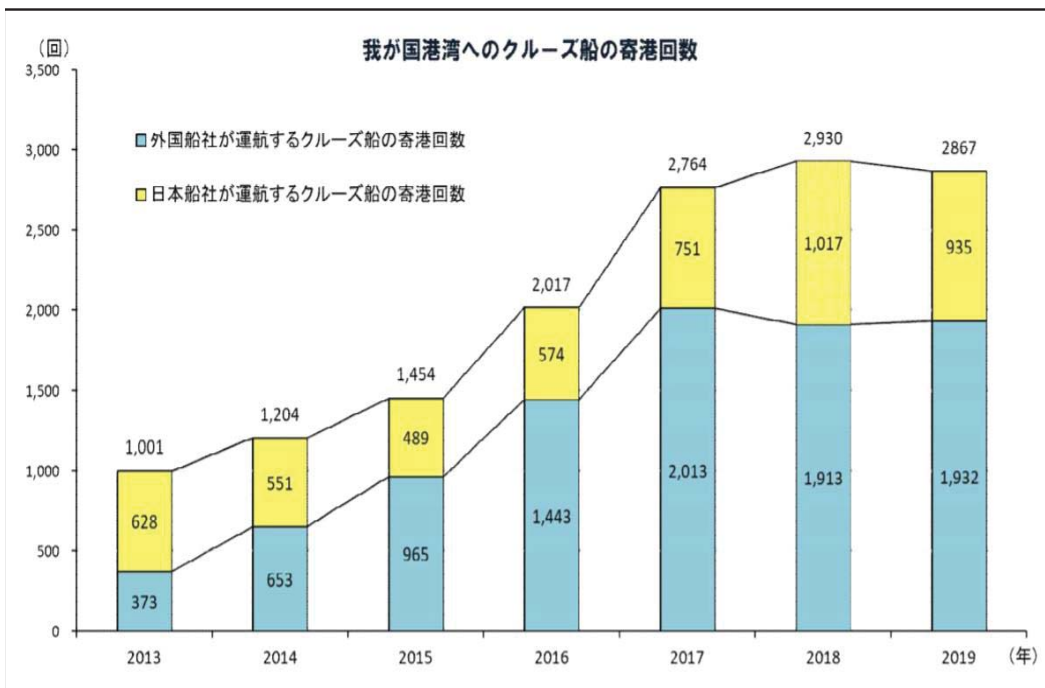
•重要な三要素は

船舶！ 港湾！ 観光！

**地域・国民・民族によって
とらえ方が大きく異なる！**

日本港湾におけるクルーズ船舶の寄港回数

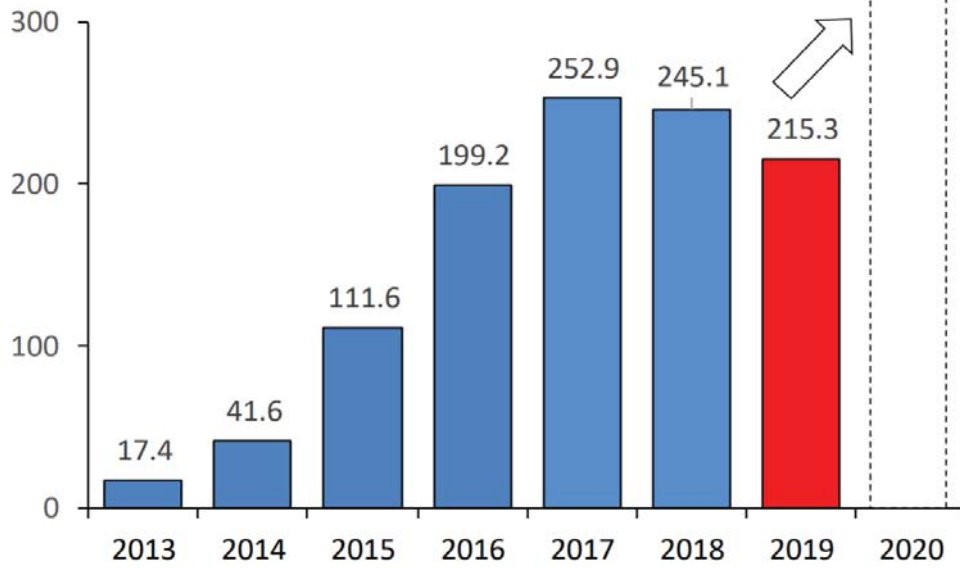
(国土交通省速報2019年度より・2013年から2019年の変遷)



2013年の1001回から考えると、2016年に2000回を超え倍となり、2017年から2019年にかけては2700~2900回を数えている。2020年から激減し今後復活が絶望的となったのは惜しい。

クルーズ船舶の日本港湾の訪日外国人観光客数

(国土交通省速報2019年度より・2013年から2019年の変遷・単位1万人)



2013年の17万4千人から2016年に200万人に迫る勢いとなり、2017年から2018年にかけては250万人を超えた。

2019年はやや減少したので2020年は300万人を達成を目指していたのだが・・・

※ 法務省出入国在留管理庁の集計による外国人入国者数で概数（乗員除く）。

※ 1回のクルーズで複数の港に寄港するクルーズ船の外国人旅客についても、（各港で重複して計上するのではなく）1人の入国として計上している。

クルーズ船舶の訪日外国人観光客数減少の分析 (国土交通省速報2019年度によると・・・)

1. 訪日クルーズ旅客数について

我が国へクルーズ船で入国した外国人旅客数（訪日クルーズ旅客数）^{注1}は、215.3万人（前年比12.2%減）となりました。（図表1）

これは訪日クルーズ旅客の約8割を占める中国発のクルーズ旅客数が174万人（対前年比14.5%減）と減少したことによるものです。中国のクルーズ市場は2018年以降、急拡大後の調整局面に入り、2019年も中国市場へのクルーズ船の配船量が減少したことで、中国からの訪日クルーズ旅客数が減少したものと考えられます。

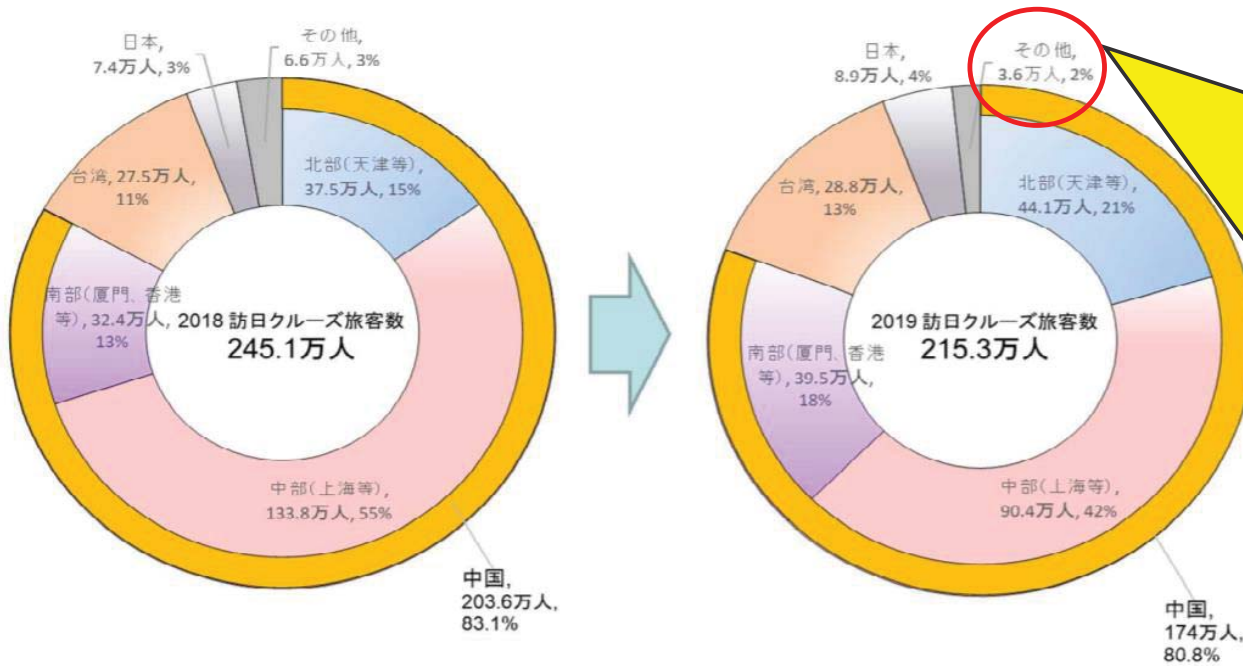
発地別に見ると、上海を中心とする中国中部発の訪日クルーズ旅客が90.4万人（対前年比32.4%減）と大きく減少した一方、天津等中国北部発は44.1万人（対前年比17.6%増）、香港等中国南部発は39.5万人（対前年比21.9%増）、台湾発の訪日クルーズ旅客も28.8万人（対前年比4.7%増）といずれも2018年より増加しました。また、フライ&クルーズ等により、我が国発のクルーズに乗船した訪日クルーズ旅客も8.9万人（対前年比20.3%増）と増加する等、訪日クルーズ客の多様化が進みつつあります。

中国発のクルーズ旅客数が前年比14.5%減少！

上海など中国中部発が激減したが、天津など中国北部発、香港など中国南部発、台湾発の旅客数は増加している！

フライアンドクルーズ（エアアンドシー）による訪日客も増加傾向！

外国船社の運航するクルーズ船の出発国別訪日クルーズ旅客数(国土交通省速報2019年度)



ひそかに「その他」も6.6万人から3.6万人に減少している。今後は中国だけではなく「その他」の増加を図ることも検討する必要があるのでは？

外国船社及び日本船社が運航するクルーズ船の我が国港湾への寄港回数(国土交通省速報2019年度より)

2018年度

2019年度

順位	寄港地	2018年度回数	順位	寄港地	2019年度回数
1位	博多	279	1位	那覇	260
2位	那覇	243	2位	博多	229
3位	長崎	220	3位	横浜	188
4位	横浜	168	4位	長崎	183
5位	平良	143	5位	石垣	148
6位	神戸	136	6位	平良	147
7位	ベラビスタマリーナ	122	7位	神戸	131
8位	佐世保	108	8位	鹿児島	106
9位	石垣	107	9位	ベラビスタマリーナ	100
10位	鹿児島	100	10位	佐世保	79

中国から航路に近い九州・沖縄など西南諸島群への寄港が増加！



ベラビスタマリーナの所在する広島県尾道市・常石造船の建造・和風クルーズ「ガンツウ」は、「海上の高級旅館」のたたまい！

2019年7月12日ヤフーニュース
神戸国際大学経済学部・中村智彦教授
**「豪華客船にお金持ちは乗ってこなかった
～クルーズ寄港地の憂鬱」**

<https://news.yahoo.co.jp/byline/nakamuratomohiko/20190712-00133858/>

長崎港に入港するクルーズ船舶入港客の観光行動を事例に、クルーズ誘致による地元政界・経済界の効果思惑が外れ、期待の不一致に関する現状報告が行われている。

中国からのクルーズ船舶は「百害あって一利なし」

- ①観光客たちが目指すのは観光バスで約30分ほどの韓国系の大型免税品店で地元の店にも観光地にも足を運ばない。
- ②中国発クルーズ船の大半は午前到着・午後には上記の買い物・夕方出航。
- ③中国を発着の低価格で一般層向けクルーズツアーが中心となっている。よって日本に上陸しての宿泊は不必要。

寄港地でのクルーズ受け入れ対策と寄港地消費喚起を

長崎では「税を投入して国際航路のバース(港湾の係留岸壁)大型化反対」の機運が現地の産業界から高まっている！

過去に富裕層が大量に来るのだと考えて作られてきた計画を練り直し、寄港地での消費喚起のための方策が必要！

(提言1) 日帰り停泊寄港料を値上げ、宿泊停泊を値下げする。

(提言2) 地元商店街や観光地への観光が組み込まれていないツアーへの補助をカットする。

地元経済界も「高知市のひろめ市場」のように短時間でも飲食や買い物が楽しめる施設を港湾から近く of 場所に充実させることが必要！

量より質へのシフトが重要！

中国人留学生の話として「飛行機だと買い物が多いと超過料金を取られますが、船旅だと気にしなくて良いのも人気の原因です」が紹介。

→豪華客船は最早お金持ちばかりが乗っているのではない！

2015年1月よりクルーズ船誘致目的で法務大臣指定船舶の外国人客対象に簡易手続で上陸を認める「船舶観光上陸許可」制度を施行。

→しかしビザなしの簡易審査入国を悪用し、全国の寄港地でクルーズ船の乗客が失踪する事件が続出！

行政側も寄港回数や上陸客数を競うのではなく、富裕層や優良観光客を誘致することにより日本国内を回遊させるなど「**量よりも質へのシフト**」が必要！

横浜港がクルーズ誘致トップでない理由

「中国・アジアクルーズに対しては、横浜市では積極的に誘致活動を行っておりません！」

(一社)横浜観光コンベンションビューロー・加納弘子課長談

順位落ちは想定内の範囲内！？

量より質へシフト！？

中村教授の記事に対する崎本の視点

- 国家戦略と地域の意志との連動が重要！
- クルーズ来訪国・地域・民族を知ることが重要！
- 経済性目的のみのクルーズ誘致で良いのか？

中国のクルーズ船舶の大半は「オーシャンライナー」利用！

「海外版さんふらわあ」？！

「クルーズ客層の行動パターンへの対応が重要！」

【クルーズ事例ではありませんが・・・】

中国上海発LCCで関西国際空港着の中国人団体

到着直後、和歌山電鐵貴志駅の
たま駅長に御挨拶！

その後の行動パターンは・・・

関空近くの「イオンモール泉南」で
ショッピングをした後に



18:30のLCCでその日のうちに中国に帰る！

出国前に日本の果物買えます JTBが関空で販売

2018/12/3 14:45

保存 共有 印刷 画像の拡大 その他

JTBは3日、関西国際空港第1ターミナルの国際線出国審査後のエリアに日本産の農産物販売店「J's Agri Market（ジェイズアグリマーケット）」を開いた。イチゴなどの果物を中心に扱う。制限区域内で検疫済みの農産物を受け取れるのは日本で初めてという。訪日外国人（インバウンド）の消費拡大を目指す。

関西を含む全国の果物や野菜を販売する。3日は1個200円の三重県産のミカンや、山形県産のマスカットなどが並んだ。その場で買えるほか、出国1週間前までに注文すれば検疫手続きをJTBが有料で代行する。現在は電話での受け付けのみ。今後はJTBのサイトでも対応する予定だ。



画像の拡大

JTBは海外に日本産農産物を販売する電子商取引（EC）サイトを運営している。西川太郎地域交流事業推進担当部長は

ミカンやリンゴなどを出国審査後に購入できる

**2018年12月
関西国際空港
では海外（特
に中国）で人
気の農産物直
売所を設置！
（制限区域内
で検疫済みの
農産物を直売
するシステム）**

**「量より質」「地元の経済性」だけではない！
インバウンドとまちづくりとの関係を地域がしっ
かりと決断することが必要！**

- クルーズ寄港者増加を頼みにした「まちづくり」や「にぎわい」が地域の本当の要望なのか？
- 歓迎セレモニーの持ち出しなど、寄港地としての役割に徹するだけでよいのか？
- 港湾周辺にクルーズ客相手の「集客施設」を揃えるべきか？

**日本政府から地域自治体に向
けて適切な提言と連携を！**

戦略の重要性！

外来クルーズ船を知り、日本の寄港地および内陸観光地を知れば戦略は立てられる！

- 全国統一のルールは必要だが、それ以上に必要なのは寄港地それぞれの観光戦略！
- それにはまず、日本国内の観光資源を冷静に分析することが必要！
- そして、クルーズ船に乗船している民族への対応可能な寄港地に誘導することが大切！

クルーズ船の戦略には陸と海の連携が必要！

1. クルーズ船の夢空間が効果を発揮しない内陸部を観光拠点とし、クルーズの乗客を引き込んでできる限りの満足感を提供し、リピート効果を促進する。
2. クルーズ船の乗客に対する港湾での過度なセレモニーを避け、花火など効果的なものにとどめる。
3. 内陸観光地は、クルーズ船の夢空間に負けないだけの観光要素を備えたもので、世界遺産・日本遺産・インスタ映えの要素を持った「日本ならではの」要素を持った場所に絞る。

クルーズ船：年代別の傾向

- 1900年～2000年⇒エリアクルーズ
- 2000年～2015年⇒ビッグシップ
- 2015年～ ⇒スモールシップ

カリブ海・エーゲ海・バルト海クルーズやエア&シーのように、長期間クルーズからカジュアル層に向けたクルーズが発展した。その理由は、船を大型化させることによって、顧客ひとり当たりの単価を下げることができ、幅広い顧客にクルーズの魅力を味わっていただくことが可能だから、であるといわれている。

2015年ころからクルーズ船の全体傾向

- クルーズ顧客の趣向の多様性から、2000名を超えるビッグシップからスモールシップに変容しつつある。
- 趣味趣向、テーマ性(ディズニークルーズなど)を発揮することができるため、今後のクルーズ市場を牽引することが期待されている。
- ガンツウのように日本ならではのサービスとデザインを持ち、瀬戸内海など日本ならではの独自の景観を有するクルーズは、今後世界3大クルーズに割って入るほどの人気を獲得することが期待できる。

コロナ禍を機会にクルーズ業界の脆弱な収益体制・管理体制からの脱却を！

- 「クルーズ船内での観光完結型」の集客は今回のコロナ禍で限界を迎えた可能性が高い！
- クルーズの観光価値を高めるため観光部門の強化と地域活性化、他の交通手段との連携を！
- 文化・教育・医療・介護・療養・芸術・イベント・飲食ヲタクなどクルーズに多様なツーリズムの要素を取り入れることが望まれる！

ご清聴ありがとうございました！

江戸川大学 崎本 武志
(連絡先 sakimoto@edogawa-u.ac.jp)